Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1914

29. 06. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal), Elke Ferner, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Hans Büttner (Ingolstadt), Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Günter Graf (Friesoythe), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Günter Oesinghausen, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Beeinflussung des Unfallrisikos durch Gestaltung der Fahrerlaubnis für Kraftwagen

Unverändert befindet sich das Unfallgeschehen im Straßenverkehr in Deutschland auf hohem Niveau.

Eine spürbar positive Veränderung hat es lediglich beim Unfallgeschehen im Zweiradbereich gegeben, wo die o. a. Einführung des Stufenführerscheins 1986 zu einem Rückgang der Unfälle mit Personenschäden beigetragen hat.

Dagegen ist im Kraftwagenbereich keine signifikante Verbesserung festzustellen. Die Zahl der Verunglückten ist zwar seit Jahren kontinuierlich zurückgegangen, und auch in den neuen Bundesländern läßt sich nach anfänglich sprunghaft gestiegenen Unfallzahlen inzwischen eine Trendwende erkennen, doch dürften hierfür vor allem die technische Weiterentwicklung der Kraftfahrzeuge und der verbesserte Insassenschutz ausschlaggebend gewesen sein. Es ist dagegen nicht erkennbar, daß ein verbessertes Fahrverhalten zu einer Reduzierung des Unfallgeschehens beigetragen hat. Das gilt insbesondere für junge Führerscheinerwerber, die unverhältnismäßig hoch am Unfallgeschehen beteiligt sind.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. a) Wie hoch war der Anteil der Führerscheinerwerber in den Jahren 1982, 1983, 1984, 1985 und 1986, die sich nach den Bedingungen des geänderten Straßenverkehrsgesetzes vom 13. Mai 1986 (Fahrerlaubnis auf Probe) aufgrund einer Eintragung im Verkehrszentralregister einer Nachschulung oder einer erneuten Befähigungsprüfung hätten unterziehen müssen?

   b) Wie vielen Führerscheinerwerbern wurde im gleichen Zeit-

raum bis zu zwei Jahren nach dem Erwerb die Fahrerlaubnis entzogen?

2. Wie viele Führerscheinerwerber verursachten in den Jahren 1987 bis 1994 in den ersten zwei Jahren nach Erwerb der Fahrerlaubnis einen Unfall, der zum völligen Entzug der Fahrerlaubnis führte?

3. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeiten der Unfallprävention, die in der Nachschulung und -wiederholungsprüfung liegen, ausreichend ausgeschöpft, wenn sich jährlich weniger als 5 % der Führerscheinerwerber (Durchschnitt der Jahre 1987 bis 1993: 4,5 %) einer Nachschulung oder Nachprüfung aufgrund eines Eintrags im Verkehrszentralregister unterziehen müssen?

4. Mit welchen Schlußfolgerungen bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß 18,25 % der Unfälle mit Personenschäden (1993) in der Bundesrepublik Deutschland durch Führerscheinerwerber in den ersten zwei Jahren nach Erwerb der Fahrerlaubnis verursacht wurden, obwohl der Anteil dieser Führerscheinerwerber lediglich 5,7 % beträgt? (Zahlen beziehen sich auf die Führerscheinklasse 3)

5. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die möglichen Auswirkungen von obligatorischen Nachschulungen im Verlauf der ersten zwei Jahre nach Erwerb der Fahrerlaubnis im Hinblick auf die Reduzierung der Unfälle, die durch Fahrer dieser Gruppe verursacht werden?

   b) Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen im Hinblick auf die für die öffentliche Hand und privat entstehenden Kosten?

6. Hinsichtlich der Unfallursachen fällt der Tatbestand „nicht angepaßte Geschwindigkeit" bei Fahrerinnen und Fahrern im Alter zwischen 18 und 21 Jahren besonders ins Gewicht. Welchen Zusammenhang erkennt die Bundesregierung zwischen der Leistungsfähigkeit der verursachenden Kraftwagen und dieser Unfallursache?

7. Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen, insbesondere unter Berücksichtigung dieser Unfallursache, würden sich nach Ansicht der Bundesregierung ergeben, wenn der Erwerb einer Fahrerlaubnis für Kraftwagen an eine Leistungsgrenze von beispielsweise 44 kW in den ersten beiden Jahren nach dem Erwerb gekoppelt würde?

8. In der EU-Führerscheinrichtlinie heißt es, daß die Möglichkeit zur Unterteilung von Fahrzeugklassen zu schaffen sei, „um im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr und zur Berücksichtigung der bestehenden innerstaatlichen Verhältnisse insbesondere einen stufenweisen Zugang zum Führen der betreffenden Fahrzeuge zu fördern". Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Möglichkeit, auch für

Kraftwagen einen Stufenführerschein analog dem Stufenführerschein für Motorräder in Deutschland einzuführen?

Bonn, den 29. Juni 1995

Reinhard Weis (Stendal)
Elke Ferner
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Hans Büttner (Ingolstadt)
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Günter Graf (Friesoythe)
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Horst Kubatschka
Konrad Kunick
Heide Mattischeck
Günter Oesinghausen
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333